



L.dz. 715/2018

Warszawa, 04.12.2018

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze



Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego zwraca się z wnioskiem o zmianę, w projekcie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 (Strategia) - projekt z dnia 9 listopada 2018, prognoz przewozowych ładunków do roku 2030, będących celami ilościowymi Strategii, z uwagi na założony dalszy drastyczny spadek udziału przewozów ładunków koleją w relacji do założonego w tym dokumencie ogromnego wzrostu przewozów ładunków samochodami.

Dalszy ogromny rozwój przewozów ładunków transportem samochodowym, przy dużym ograniczeniu udziału kolei w tych przewozach, prowadzić będzie do znacznego zwiększenia emisji przez Polskę CO₂, co jest nie tylko katastrofalne dla jakości powietrza w Polsce, lecz stoi również w sprzeczności z deklaracjami Polski o ograniczaniu emisji CO₂, na trwającej właśnie w Katowicach Konferencji Klimatycznej ONZ.

Założenie rozwoju, przede wszystkim, przewozów ładunków samochodami, w najważniejszym dla transportu dokumencie programowym stoi przede wszystkim w sprzeczności z przyjętą przez Rząd Mateusza Morawieckiego Strategią Odpowiedzialnego Rozwoju, która wymaga aby rozwój był zrównoważony.

UZASADNIENIE SZCZEGÓŁOWE

Jak podaje GUS, w okresie od wejścia Polski do Unii Europejskiej wielkości i relacje przewozów ładunków transportem samochodowym i koleją przedstawiają się następująco:

WYSZCZEGÓLNIENIE	OKRES		RÓŻNICA	
	2004	2017	ILOŚĆ	%
PRZEWOZY ŁADUNKÓW W MLN TON				
Przewozy ogółem, w tym:	1 324,5	2 053,5	+ 729,0	+ 55,0%
Transport samochodowy	956,9	1 747,2	+ 790,3	+ 82,6%
Transport kolejowy	282,9	239,5	- 43,4	- 15,3%
Pozostałe gał. transportu	84,7	66,6	- 18,1	- 21,4%
Udział kolei w przewozach ogółem	21,3%	11,7%		
PRZEWOZY ŁADUNKÓW W MLD TONOKILOMETRÓW				
Przewozy ogółem, w tym:	290,9	434,9	+ 144,0	+ 49,5%
Transport samochodowy, w tym:	110,5	348,6	+ 238,1	+215,5%
Transport kolejowy	52,3	54,8	+ 2,5	+ 4,8%
Pozostałe gałęzie transportu	128,1	31,5	- 96,6%	- 75,4%
Udział kolei w przewozach ogółem	18,0%	12,6%		



Jak wynika z przedstawionych danych, cały przyrost przewozów ładunków, w okresie od wejścia Polski do UE, który był następstwem rozwoju gospodarczego i ogromnego wzrostu wymiany towarowej z zagranicą, został skierowany i przejęty przez transport samochodowy.

To najdobitniej obrazuje skalę spadku udziału kolei w przewozach towarowych.

W dniu 9 listopada 2018 r. Ministerstwo Infrastruktury skierowało do konsultacji projekt **Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SZRT do 2030)**.

Rozesłana do konsultacji strategia znów zakłada dalszy znacznie większy wzrost przewozów samochodowych niż kolejowych.

Oto dane z tabeli 5 projektu Strategii do roku 2030.

	Rok 2015	Rok 2030 min/max	Różnica 2030-2015 min/max
Transport ogółem	1911	2168/2432	257/521
Transport kolejowy	224	254/280	30/56
Transport samochodowy	1 550	1746/1958	196/408

transport drogowy min wzrost w latach 2015-2030 = 196 mln ton

transport kolejowy min wzrost w latach 2015-2030 = 30 mln ton (tj **6,5 razy** mniej niż transport samochodowy)

transport drogowy max wzrost w latach 2015-2030 = 408 mln ton

transport kolejowy max wzrost w latach 2015-2030 = 56 mln ton (tj **7,5 razy** mniej niż transport samochodowy).

Oto dane z tabeli 6 projektu Strategii do roku 2030.

	Rok 2015	Rok 2030 min/max	Różnica 2030-2015 min/max
Transport ogółem	553	738/862	185/309
Transport kolejowy	51	60/67	9/16
Transport samochodowy	319	416/477	97/158

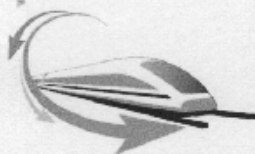
transport drogowy min wzrost w latach 2015-2030 = 97 mld tonkm

transport kolejowy min wzrost w latach 2015-2030 = 9 mld tonokm (tj ponad **9 razy** mniej niż transport samochodowy)

transport drogowy max wzrost w latach 2015-2030 = 158 mld tonokm

transport kolejowy max wzrost w latach 2015-2030 = 16 mld tonokm (tj **10,5 razy** mniej niż transport samochodowy).

Realizację tak zwymiarowanych ilościowo celów strategicznych w transporcie lądowym ładunków, w okresie do roku 2030 można określić jako kontynuację STRATEGII NIEZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU.



Uwzględniając przedstawione dane i argumenty wnosimy o wycofanie z dokumentu projektu Strategii, zawartych w tym dokumencie prognoz przewozów ładunków w transporcie lądowym i przyjęcie nowych – ilościowych celów strategicznych w tym zakresie, takich aby treść dokumentu Strategii była zgodna z jej tytułem.

Konsultowany dokument nie stawia sobie za jeden ze celów strategicznych – zahamowania spadku udziału kolei w przewozach ładunków. W konsekwencji nie zawiera również listy działań niezbędnych i skutecznych dla rozwoju kolejowych przewozów towarowych.

Wnosimy jednocześnie o powołanie przez Pana Ministra Zespołu do spraw opracowania **Programu Odbudowy i Rozwoju Kolejowych Przewozów Towarowych**. W skład Zespołu powinni wejść, poza specjalistami z Ministerstwa Infrastruktury również przedstawiciele – specjaliści z organizacji kolejowych. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego deklaruje udział w pracach takiego Zespołu.

Program Odbudowy i Rozwoju Przewozów Towarowych powinien być oparty o pogłębioną diagnozę dotychczasowej zapaści w tym segmencie rynku oraz powinien zakładać dwa podstawowe obszary interwencji Państwa., tj.

INTERWENCJA REGULACYJNA

Według naszych analiz i ocen, co przekazywaliśmy w wielu naszych wystąpieniach do Pana Ministra praprzyczyną zapaści – drastycznego spadku udziału kolei w przewozach ładunków jest dyskryminacja kolei, względem transportu samochodowego, w systemie opłat za dostęp do infrastruktury.

Przewoźnicy samochodowi ładunków nie ponoszą, na zdecydowanej większości dróg w Polsce, żadnych opłat za korzystanie z infrastruktury dróg publicznych. Przewoźnicy kolejowi natomiast płacą wysokie stawki za korzystanie z infrastruktury kolejowej, za każdy przejechany kilometr.

W konsekwencji oferty przewozowe przewoźników kolejowych są niekonkurencyjne wobec alternatywnych ofert przewoźników samochodowych.

Przewozy ładunków transportami: samochodowym i kolejowym to jednak jeden wspólny obszar biznesowy.

Stawki opłat za korzystanie z infrastruktury powinny być zatem takie same dla przewoźników samochodowych i kolejowych.

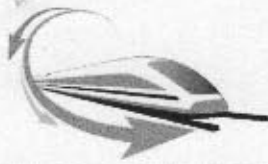
Proponujemy przy tym aby w systemie docelowym była to jedna stawka opłaty – opłaty infrastrukturalnej, naliczana od wielkości przewożonych ładunków, niezależnie od tego czy przewóz będzie realizowany przy pomocy samochodu, czy też wagonu.

Sprawa zmian regulacyjnych w obszarze stawek dostępu do infrastruktury to tylko jeden z przykładów niezbędnych zmian regulacyjnych. Podobnych problemów jest więcej.

INTERWENCJA INWESTYCYJNA

Realizowany od lat program inwestycji kolejowych, skoncentrowany na modernizacji głównych linii kolejowych w Polsce, w niewielkim stopniu odpowiada potrzebom przewoźników kolejowych towarowych.

Do zahamowania spadku udziału kolei w przewozach ładunków a następnie ich rozwoju, poza modernizacjami infrastruktury głównych szlaków kolejowych potrzebne są również i



inne działania inwestycyjne, w tym w pierwszej kolejności w obszarze bocznic kolejowych i terminali towarowych.

Tymczasem ilość bocznic kolejowych w Polsce systematycznie spada a ilość terminali towarowych nie wzrasta.

Potrzebny jest zatem program odbudowy bocznic kolejowych, lecz nie będzie on możliwy do realizacji w wymiarze inwestycyjnym jeśli wcześniej nie wprowadzi się w tym obszarze zmian regulacyjnych, w tym przykładowo: obowiązku i prawa pierwokupu bocznic kolejowej przez zarządcę infrastruktury kolejowej, w sytuacji gdyby jej prywatny właściciel lub użytkownik chciał ją zamknąć i zlikwidować.

Bez bocznic kolejowych nie ma przewozów ładunków koleją.

Podobnie jest z terminalami towarowymi. Potrzebny jest rządowy Program Budowy i Modernizacji Terminali Towarowych, w tym przede wszystkim Terminali Intermodalnych.

Reasumując postulowany **PROGRAM ODBUDOWY I ROZWOJU KOLEJOWYCH PRZEWÓZÓW TOWAROWYCH** powinien stać się częścią nowej Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030. Oczekiwanie minimum zaś to takie, że Strategia powinna przynajmniej zapowiadać potrzebę i konieczność opracowania takiego PROGRAMU.

Wcześniej powinny być jednak zweryfikowane cele ilościowe Strategii, tj. prognozy przewozów ładunków transportem samochodowym i kolejowym do roku 2030, zawarte w tabelach: 5 i 6 projektu Strategii.

Z poważaniem

Prezes Zarządu

Józef Marek Kowalczyk